

第2回 安全セミナー



2月18日、目黒さつきビル会議室において「第2回安全セミナー」を開催しました。Web参加も含めて総勢100名超の仲間が結集しました。

◆ 退避遅延に対する原因究明委員会

盛岡地本工務部会からは、草刈り作業における退避遅延の事象についての原因究明委員会報告が行われました。本事象では、上り列車が下りの待避線に進入してくる状況において、TC列警が「上り接近」と鳴動していることもあり、当該作業者は上り本線を通過するとの認識の中で発生したものです。当初はパートナー会社社員だけで作業を計画していたところ、JR社員が「念のため」工事に立ち会うこととなった結果、JR社員が立会者と列車見張員を兼ねれば2つの班に分けて作業ができるかと判断され、作業効率を優先し、急ぎよ2班に分かれて作業することとなりました。

原因究明委員会の議論結果としては、パートナー会社で保安体制を完結できる工事契約をすることを打ち出した上で、安全セミナー参加者で議論を深めました。各系統の参加者からは、保安体制を急ぎよ変更する際の打合せの重要性や外国籍作業者の意思疎通の課題、元々は列車見張員が不要な場所での作業予定だったにも関わらず、建築限界内に立ち入ってしまった課題、不慣れでも責任感から列車見張員を行ってしまう駅の現実などが議論され、根本には要員不足があるのではないか、原因究明委員会の議論結果を掘り下げました。

◆ 懲罰的日勤教育に抗するたたかい

本部情宣部からは「情報コンクール最優秀機関研修」として、JR福知山線脱線事故現場の訪問とJR西労の仲間との意見交換に関する報告が行われました。

JR西労では、組合員の自殺という耐え難い出来事を機に日勤教育への向き合い方を改め、全組合員で懲罰的日勤教育に抗するたたかいを展開してきました。その最中でJR福知山線脱線事故が発生し、JR西日本会社が運転士の資質の問題に切り縮めるかのような発表をする中、JR西労の仲間がメディア顔出しでの記者会見を行い、原因は懲罰的な日勤教育と無理なダイヤにあることを指摘、社会問題化しました。

これにより、国の「航空・鉄道事故調査委員会」(当時)の報告書に「インシデント等が発生させた運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分等を行い、その報告を怠り又は虚偽報告を行った運転士にはより厳しい日勤教育又は懲戒処分等を行う」という同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる」という背後要因の記述につながりました。

これに基づき、JR西日本では事象やヒューマンエラー発生時の再教育日数が明確化されました。JR西労の仲間からは「JR東日本でも日勤教育に一定のルールを設けるべきだ」との助言をいただいています。

また、宇都宮運輸区分会からは懲罰的日勤教育

福知山線脱線事故の「鉄道事故調査報告書」の所見に基づき、JR西日本は「乗務員関係事故等再発防止教育要領」を策定

【カリキュラムの標準的教育日数 (運転士)】

項目	事象	詳細	原因別			合計	場所
			原因分析	基本項目	原因別項目		
脱線・衝突	●車両脱線 ●車両衝突	●車両脱線 ●車両衝突	0.5日程度	3.5日程度	1日程度	5日	研セ
			0.5日程度	3.5日程度	1日程度		
転動防止に関する事象	●車両逸走等	●車両逸走等	0.5日程度	3.5日程度	1日程度	5日	研セ
			0.5日程度	3.5日程度	1日程度		
信号に関する事象	●信号冒進未遂(03回路含む)	●信号冒進未遂(03回路含む)	0.5日程度	1.5日程度	1日程度	3日	研セ
			0.5日程度	1.5日程度	1日程度		
その他	●速度超過等	●速度超過等	2時間程度	2時間程度	3時間程度	1日	箇所

注:2006年7月当時の内容であり、現在は変更されている可能性がある。

カリキュラムや標準的な教育日数を定めることで、乗務員が先の見えない不安に陥る危険性が減るほか、全ての乗務員を平等に扱うため精神論に偏らず効果的な教育を実施でき、ハラスメントや不当労働行為の防止にもつながると考えられる。

【幹本申12号】 東北新幹線で発生した列車分離の原因究明と対策の実施を求める緊急申し入れ 3月13日 提出!

【幹本申13号】 東北新幹線で相次いでいる輸送障害に対する徹底した原因究明と、再発防止に向けての対策実施を求める緊急申し入れ

3月6日、東北新幹線・上野～大宮間で列車分離という重大な事象が発生しました。新幹線の列車分離は昨年9月にも発生しており、半年で2度も発生する異常事態です。

さらに、東北新幹線ではパンタグラフスリ板の破損や、台車の異常を知らせる表示の点灯による輸送障害も発生しています。

JR東労組新幹線協議会は、現場で懸命にお客さま案内や原因究明にあたっている仲間の想いに踏まえ、安全確立をめざして2件の緊急申し入れを行いました。今後、団体交渉を行います。

※申し入れの詳細は「新幹線協議会ネットワーク」No.37・38をご参照下さい。



※この写真はイメージです

に抗するたたかいは報告が行われ、仲間を医療保護入院にまで追い込んだ反省から、仲間の変化を見逃さず、寄り添って共にたたかうこと、そのためには「自己保身とのたたかい」が必要であり、本首で議論していくことの重要性が語られ、議論を深めました。

企業体質の是正を通じて、安全第一で人間味のある職場をつくり出すには、仲間との議論を深め組織強化・拡大につなげることが大切です。私たちの手で安全を守り、安心して働ける職場をつくるためにたたかうことを確認しました。

工務部会

「命を守る」

工務安全集会2025

工務部会は、2月28日に目黒さつきビルにおいて「命を守ろう!」工務安全集会2025」を32名の参加で開催しました。集会では、①山手貨物線脱線死亡事故を風化させず安全の原点に立ち戻る②原因究明委員会を定着させ、真の原因究明に向けた議論を行う風土をつくり出す③経営姿勢に怒りを持ち、安全文化と安全哲学の再確立をめざし、「命」を守るためのたたかいを次世代に語り続けていくことの3点を確認しました。

5名の尊い命が犠牲となった1999年2月21日の山手貨物線脱線死亡事故(山貨事故)は、列車見張員の注意力だけに依存した作業を禁止し、安全風土の基礎となる「原則線閉」の考え方を築ききかけとなった事故です。発生から26年を迎える中、山貨事故を二度と繰り返さないために毎年集会を開催しています。「安全への挑戦を誓う碑」へ献花を行うとともに、「原則線閉」ならびに「命を絶対的な価値基準」とすることを風化させないために、事故当時はまだ入社していない組合員にどのように伝えていくのか等を議論しました。

また、会社提案を受けて団体交渉を行っている「在来線保線部門の将来ビジョンの実現に向けた組織の見直しについて」の施策に関する討論を行い、「若手の技術力が育っていない」「融合と連携によって一人ひとりの責任が重くなっている」「今施策では「安全」についてあまり触れられていない」などの意見が出されました。在勤地に捉われない働き方や「保線職場の統括センター化」とも例えられる本施策によって、「庭先意識」が低下する懸念があります。労働力の流動化による要員不足の穴埋め策とされてしまうことや、コストダウンだけを目的としたような安易な施策にさせないために、安全で技術継承ができる職場づくりを対置し、未来の保線職場を創造するためにたたかうことを確認し合いました。

そして、「被害者が加害者にされた!JR東日本武蔵小金井駅暴行事件」のたたかいは報告を受け、あらゆるハラスメント、不当労働行為を許さず、個人訴訟に立ち上がった若い仲間の決断を工務部会として全面的に支援することを参加者に確認しました。



安全への挑戦を誓う碑(工務部会、2006年建立) 碑文には「安全は不断に挑戦することであり、闘って掴むものである」と書かれている。

